

1996 ஆகஸ்டு 5]

இணைப்பு I

(77 ஆம் பக்கத்தில் உள்ள அடிக்குறிப்பைக் காண்க)

மோட்டார் வண்டிகள் சட்டங்கள் மற்றும்

நிருவாகம் குறித்த

கொள்கை விளக்கக் குறிப்பு

கோரிக்கை எண் 3

1996-97

1. சாலைப் போக்குவரத்தின் முக்கியத்துவமும் அதன் கட்டுப்பாடும்

போக்குவரத்து ஒரு நாட்டின் முனைப்பான பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு மிக இன்றியமையாத அடிப்படை வசதியாகும். வேளாண்மை, தொழில், சுரங்கம் வெட்டுதல், காடு வளர்ப்பு முதலியவை போன்ற, பொருளாதார வகையில் முக்கியத் துறைகளின் மேம்பாடும், உலக வர்த்தகமும், சிறப்பாகவும் மற்றும் விரைந்து செல்ல இயலும் வகையிலும் அமைந்த போக்குவரத்து அமைப்பையே சார்ந்துள்ளது. கல்வி, சுகாதாரம், சுற்றுலா வளர்ச்சி முதலியன போன்ற சமூகப் பணிகளும் பெரும் அளவில் போக்குவரத்தையே சார்ந்துள்ளன. சாலைப் போக்குவரத்தும், இரயில் போக்குவரத்தும் தரை வழிப் போக்குவரத்தில் முதன்மை வகிக்கின்றன. ஆனால், நீக்குப் போக்குத் தன்மை, நம்பகத் தன்மை, விரைவு, இருக்கும் இடத்திற்கே சென்று பணவசதி அளித்தல், முதலியவை போன்ற சில அனுகூலங்கள் காரணமாக, அண்மை ஆண்டுகளில் சாலை வழிப் போக்குவரத்து அளவு படிப்படியாக உயர்ந்து வந்துள்ளது. பயணிகள் போக்குவரத்து 80 சதவீதமும், சுரக்கு போக்குவரத்து 60 சதவீதமும் சாலைப் போக்குவரத்து மூலம் நடைபெறுவதாக மதிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

[1996 ஆகஸ்டு 5]

II. தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் வண்டிகள் நிர்வாகம்

அ. போக்குவரத்துத் துறையின் செயல்பாடு

1988-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் (மத்தியச் சட்டம்), தமிழ்நாடு 1974-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், அதன் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றைச் செயல்படுத்தும் பொறுப்பு, போக்குவரத்துத் துறையிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டுள்ளது.

இத்துறையின் முக்கியப் பணிகள் குறித்து கருக்கமாகக் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன :-

1. மோட்டார் வண்டிகளைப் பதிவு செய்தல்.
2. போக்குவரத்து வண்டிகளுக்கு அனுமதி மற்றும் தகுதிச் சான்றிதழ் வழங்குதல்.
3. ஓட்டுநர்கள் மற்றும் நடத்துநர்களுக்கு உரிமம் வழங்குதல்.
4. மத்திய மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம், இவற்றின் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் மீறப்பட்டுள்ளனவா என்பதை அறிய வண்டிகளைச் சோதனை செய்தல்.
5. விபத்துக்குள்ளான வண்டிகளைப் பார்வையிட்டு ஆய்வு செய்தல்.
6. மாநிலங்களுக்கிடையிலான போக்குவரத்து குறித்த ஒப்பந்தங்களை கலந்து பேசி முடிவு செய்தல்.
7. மோட்டார் வண்டிகள் மீதான வரி மற்றும் கட்டணங்களை வசூல் செய்தல்.
8. விபத்துக்குள்ளானவர்களுக்கு, விபத்து குறித்த முதலமைச்சர் நிவாரண நிதியிலிருந்து உதவித் தொகை அளித்தல்.
9. சாலைப் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள்.
10. மத்திய மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம், விதிகள், தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகள் ஆகியவற்றைச் செயல்படுத்தும் பொருட்டு மோட்டார் வண்டிகள் தொடர்பான செயலாக்கப்பணி.

1996 ஆகஸ்டு 5]

ஆ. அமைப்பு முறையும் நிர்வாகமும்

இந்திய ஆட்சிப் பணிப் பதவி நிலையில் (ஐ.ஏ.எஸ்.) உள்ள போக்குவரத்து ஆணையாளர், போக்குவரத்துத் துறையின் தலைவர் ஆவார். அவருக்கு உதவியாக, மூன்று போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர்களும், ஏனைய அதிகாரிகளும் பணிபுரிகின்றனர். போக்குவரத்து ஆணையாளரே, மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றமும் ஆவார். செம்மையான நிர்வாகத்திற்காக, இம்மாநிலம், புவியியல் ரீதியாக ஆறு மண்டலங்களாக அதாவது சென்னை, சேலம், கோயம்புத்தூர், திருச்சி, மதுரை, திருநெல்வேலி என்று பிரிக்கப்பட்டு, ஒவ்வொரு மண்டலமும் ஒரு துணைப் போக்குவரத்து ஆணையரின் தலைமையில் இயங்கி வருகிறது. இந்த மண்டலங்கள் மேலும் வட்டாரங்களாகவும், பகுதிகளாகவும் பிரிக்கப்பட்டு, அவை முறையே வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்கள் மற்றும் மோட்டார் வண்டிகள் ஆய்வாளர்களால் நிருவகிக்கப்படுகின்றன. மாவட்ட அளவில் தற்போது போக்குவரத்து துணை ஆணையாளர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றமாகவும், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர், வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரமன்றத்தின் செயலாளராகவும் செயல்படுகின்றனர். பொதுமக்களுக்கு, சிறந்த முறையில் பணியாற்றும் பொருட்டு, புதிதாகப் பிரிவு அலுவலகங்கள், வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் உருவாக்கப்பட்டுள்ளன. சென்னையிலுள்ள மாநிலப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் மன்றம் ஒன்று, மாவட்ட முதுநிலை நீதிபதி பதவித் தரத்தில் உள்ள நீதிமன்றத் தலைமை அலுவலர் தலைமையில் இயங்கி வருகிறது. இந்த நடுவர் மன்றம், மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றம், மற்றும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள் ஆகியவற்றின் ஆணைகளுக்கு எதிராக, தாக்கல் செய்யப்படும் மேல்முறையீடுகளையும், மறு ஆய்வு மனுக்களையும் விசாரிக்கும்.

தற்போது, இம்மாநிலத்தில் 6 மண்டலங்களும், 36 வட்டாரங்களும், 32 பகுதி அலுவலகங்களும், 17 சோதனைச் சாவடிகளும் உள்ளன. அமைப்புமுறை வரைபடம் (Chart) இணைப்பு-1-ல் இணைக்கப் பட்டுள்ளது. சோதனைச் சாவடிகள் மாநிலத்தின் எல்லைகளில் முக்கிய இடங்களில் அமைந்துள்ளன. இந்தச் சோதனைச் சாவடிகள், மாநிலங்களுக்கிடையில் வண்டிகளின் போக்குவரத்தைக் கண்காணித்துச் சோதனையிடுதல், வரி வசூல் செய்தல் முதலியவற்றில் முக்கியப் பணியாற்றுகின்றன.

[1996 ஆகஸ்டு 5]

தலைமையிடத்தில் போக்குவரத்து இணை ஆணையாளர் ஒருவரைக் கொண்டும், மண்டலப் போக்குவரத்து துணை ஆணையாளர்களின் நிருவாகக் கட்டுப்பாட்டின் கீழ் உள்ள ஆறு மண்டலங்களில் வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலர்களைக் கொண்டும் (செயலாக்கம்) ஒரு செயலாக்கப் பிரிவு இயங்குகிறது.

தலைமைக் கணக்குகள் அலுவலர் ஒருவர் மேற்பார்வையில் துறைத் தணிக்கைக் குழு ஒன்று செயல்படுகிறது. அதில், கணக்கு அலுவலர் ஒருவர், மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தில் உள்ள கணக்குகள் உதவி இயக்குநர் ஒருவர் (துறைத் தணிக்கை), துணைப் போக்குவரத்து ஆணையாளர் மண்டல அலுவலகத்தில் உள்ள 8 உதவி கணக்கு அலுவலர்கள் உள்ளனர்.

இ. தமிழ்நாட்டில் உள்ள சாலைப் போக்குவரத்து வண்டிகளின் பணிகளும் அவற்றின் வளர்ச்சியும்

நமது மாநிலத்தில் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை, கணிசமாக அதிகரித்து வந்துள்ளது. 1990-ஆம் ஆண்டு முதல் ஒப்பீட்டு விவர அறிக்கை வருமாறு:

ஆண்டு	போக்குவரத்து வண்டிகள்	போக்குவரத்து வண்டிகள் அல்லாத வண்டிகள்	மொத்தம்
(1)	(2)	(3)	(4)
1990	1,95,392	12,16,029	14,11,421
1991	2,08,391	13,30,352	15,38,743
1992	2,21,673	15,03,127	17,24,800
1993	2,38,990	16,82,450	19,21,440
1994	2,58,109	18,94,835	21,52,944
1995	2,80,512	21,42,936	24,23,448
1996	2,83,404	24,88,442	27,71,846

1996 ஆகஸ்டு 5]

(1) பயணிப் பேருந்துகள்

தொலைதூர கிராமங்களுக்கும் பயணம் செய்யும் பொதுமக்களுக்கும், போதிய பேருந்து வசதிகளை அளிக்கும் பொருட்டு, பேருந்துகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரிக்க முக்கிய பயனுள்ள நடவடிக்கைகளை அரசு எடுத்துள்ளது. தற்போது இம்மாநிலத்தில் 21,578 பயணிப் பேருந்துகள் உள்ளன. அவற்றில் 15,842 பேருந்துகள், 20 அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்களுக்குச் சொந்தமானவை. மீதியுள்ள 5,736 பேருந்துகள் தனியார் பேருந்துகளாகும். தமிழ்நாட்டில் பேருந்துக் கட்டணம், நாட்டிலேயே மிகவும் குறைவான வீதமாகும். இங்கு ஒரு கிலோ மீட்டர் தூரத்திற்கு 14 காசு வீதத்தில் கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது. எரிபொருள் விலை, இயக்கச் செலவுகள், சம்பளங்கள் ஆகியவை அதிகரிப்பதனால்தான் கட்டணங்கள் திருத்தியமைக்கப்படுகின்றன. கட்டணம் 1-12-1993 அன்று கடைசியாகத் திருத்தியமைக்கப்பட்டது.

(2) சரக்கு வண்டிகள்

சரக்கு வண்டிகள், மாநிலம் முழுவதிலும், நாடு முழுவதிலும் இயக்கப்படுவதற்கு, அனுமதிகள் வழங்கப்படுகின்றன. தற்போது, இம்மாநிலத்தில் 1,42,490 சரக்கு வண்டிகள் உள்ளன. அவற்றில், தேசிய அனுமதிகள் பெற்றுள்ள சரக்கு வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 24,790 ஆகும்.

(3) ஒப்பந்தப் பேருந்துகள்

(i) ஆம்னிப் பேருந்துகள் :— 31-3-1996 அன்றுள்ளபடி மாநில அனுமதியுடன் இயங்கும் ஆம்னிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 279 ஆகும். அகில இந்திய அனுமதியுடன் இயங்கும் ஆம்னிப் பேருந்துகளின் எண்ணிக்கை 75 ஆகும்.

(ii) வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் (மோட்டார் கேப்) மற்றும் பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் (மேக்ஸி கேப்)

வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் மற்றும் பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகளின் இருக்கைகள் எண்ணிக்கை, முறையே 5+1, 12+1 ஆகும். 31-3-1996 அன்றுள்ளபடி அவற்றின் எண்ணிக்கை வருமாறு:

[1996 ஆகஸ்டு 5]

1. மாநிலம் முழுவதும் இயங்க அனுமதி பெற்ற வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் 19,335
2. இந்தியா முழுவதும் இயங்க அனுமதி பெற்ற வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் 1,742
3. மாநிலம் முழுவதும் இயங்க அனுமதி பெற்ற பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் 10,946
4. இந்தியா முழுவதும் இயங்க அனுமதி பெற்ற பெரிய வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் 519
5. மாநகரங்களிலும், நகரங்களிலும் ஓடும் வாடகை மோட்டார் வண்டிகள் 1,412

(iii) ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள்

31-3-1996 அன்றுள்ளபடி தற்போது இம்மாநிலத்தில் இயங்கும் ஆட்டோ ரிக்ஷாக்களின் எண்ணிக்கை 58,301 ஆகும். இவற்றில் சென்னை மாநகரில் மட்டும் 25,233 ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் இயங்குகின்றன.

மேலே குறிப்பிடப்பட்டுள்ள வண்டிகள் தவிர, இம்மாநிலத்தில் மோட்டார் கார்கள், இரண்டு சக்கர வண்டிகள், ஜீப்புகள் முதலியவை போன்ற பிற வண்டிகளும் உள்ளன.

ஆட்டோ ரிக்ஷாக்கள் மற்றும் வாடகைக் கார்கள் குறித்த கட்டண அமைப்புப் பற்றிய விவரங்கள், இணைப்பு-IIல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

III. மாநிலங்களுக்கிடையேயான போக்குவரத்து ஒப்பந்தங்கள்

ஒரு முனை வரி அல்லது பரிமாற்ற அடிப்படையில் சலுகை வரி வீதங்கள் பேரில், அண்டை மாநிலங்களுக்கிடையே தங்கு தடையின்றி பயணிகள் மற்றும் பொருட்கள் போக்குவரத்து வசதியினை ஏற்படுத்துவதற்கு மாநிலங்களுக்கிடையே ஒப்பந்தங்கள் செய்து கொள்ளப்படுகின்றன. இந்த ஒப்பந்தங்கள், ஒப்பந்தம் செய்து கொள்ளும் இரண்டு மாநிலங்களுக்கிடையே குறிப்பிட்ட எண்ணிக்கையிலான சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள், பயணிப் பேருந்துகள் ஆகியவை தங்குதடையின்றிச் சென்று வருவதற்காகச் சரக்கு வண்டிகள் மற்றும் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்குவதற்கு வழி வகுக்கும். தமிழ்நாடு, அண்டை மாநிலங்களான கர்நாடகம், ஆந்திரப்பிரதேசம், கேரளம்,

1996 ஆகஸ்டு 5]

பாண்டிச்சேரி ஆகிய மாநிலங்களுடன் ஒப்பந்தங்களைச் செய்துள்ளது. மாநிலங்களுக்கிடையேயான ஒப்பந்தங்களின் கீழ் வரும் சரக்கு வண்டிகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றின் விவரங்கள் வருமாறு:

(1)	(2)	(3)	சரக்கு வண்டிகள் ஒப்பந்தப் பேருந்துகள்	
			பொது வண்டிகள்	தனியார் வண்டிகள்
(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
தமிழ்நாடு-ஆந்திரா	10000	..	400	..
ஆந்திரா-தமிழ்நாடு	10000	..	400	..
தமிழ்நாடு-கர்நாடகம்	5000	150	100	200
கர்நாடகம்-தமிழ்நாடு	5000	150	100	200
தமிழ்நாடு-கேரளம்	2500	200	350	500
கேரளம்-தமிழ்நாடு	2500	200	350	500
தமிழ்நாடு-பாண்டிச்சேரி	3000	வரம்பு	வரம்பு	வரம்பு
		ஏதுமில்லை	ஏதுமில்லை	ஏதுமில்லை
பாண்டிச்சேரி-தமிழ்நாடு	300	வரம்பு	வரம்பு	வரம்பு
		ஏதுமில்லை	ஏதுமில்லை	ஏதுமில்லை

IV. பயணிப் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்குதல்

பயணிப் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கை 1947 ஆம் ஆண்டில் கொண்டு வரப்பட்டது. அனுமதிதாரர்கள் தொடர்ந்த வழக்குகள் காரணமாக நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையை நிறைவேற்றுவது பெரிதும் தாமதப்பட்டது. நாட்டுடைமையாக்கும் செயலை விரைவுபடுத்தும் வகையில், 50 பேருந்துகளுக்கு மேல் வைத்திருந்த தனியார் உரிமையாளர்களின் பயணிப் பேருந்துகள், 1971-ஆம் ஆண்டில், தமிழ்நாடு பேருந்து உரிமையாளர்கள் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டத்தின் கீழ் கையகப்படுத்தப்பட்டன. ஐந்து ஆண்டுகள் கால அளவிற்குள் அனைத்துப் பயணிப் பேருந்துகளையும் நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையினை அரசு, 1972 ஆகஸ்டு திங்களில் அறிவித்தது. இந்த

[1996 ஆகஸ்டு 5]

நோக்கத்தை எய்துவதற்காக, தமிழ்நாடு 1973-ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள் - ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது. தமிழ்நாடு மாநிலத்திலுள்ள பயணிப் பேருந்துகள், ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் ஆகியவற்றைக் கையகப்படுத்த இச்சட்டம் வகை செய்தது. இருப்பினும், 1976-ஆம் ஆண்டுக்குப் பின்னர், நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையில் மாற்றம் ஏற்பட்டது. நெடுங்காலமாக குறைந்த எண்ணிக்கையில் பேருந்துகளை இயக்கி வரும் சிறு உரிமையாளர்கள் பொதுமக்கள் நலன் கருதி தொடர்ந்து பேருந்துகளை இயக்க அனுமதிக்கப்பட்டனர். பின்னர், தமிழ்நாடு 1984 ஆம் ஆண்டு பயணிப் பேருந்துகள்-ஒப்பந்தப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) திருத்தச் சட்டம் (தமிழ்நாடு சட்டம் 17/1984) கொண்டு வரப்பட்டது. இச்சட்டம், ஐந்து அல்லது அதற்குக் குறைவான பயணிப் பேருந்து அனுமதிகளை வைத்திருக்கும் சிறு உரிமையாளர்களுக்கு மேற்சொன்ன சட்டத்தின் விதித் துறைகளிலிருந்து விலக்களிக்க வகை செய்கிறது.

வழித்தடத் திட்டத்திற்கு ஒப்புதல் அளிக்கும் போது, குறிப்பாக அனுமதிக்கப்பட்ட தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் தவிர, பிற உரிமையாளர்கள், தங்களது பேருந்துகளை, முற்றிலும் அறிவிக்கை செய்யப்பட்ட வழித்தடங்களில் அல்லது அவற்றை அவற்றின் வழியாகச் செல்லும் (Overlapping) வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்க இயலாது என்று 1987-ஆம் ஆண்டில் உச்ச நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்தது. உச்ச நீதிமன்றத்தின் மேற்சொன்ன தீர்ப்பின் காரணமாக பெரும்பாலான தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள், தங்களது பேருந்துகளைத் தொடர்ந்து இயக்க இயலாத நிலை ஏற்பட்டது. தனியார் பேருந்துகள் அனைத்தையும் கையகப்படுத்த அரசிடம் நிதி வசதி இல்லாததால், தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்கள் அனைவரும் தொடர்ந்து பேருந்துகளை இயக்குவதற்காகத் தமிழ்நாடு 1987-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதித்துறைகள்) சட்டமுன்வடிவை அரசு கொண்டு வந்தது. இச்சட்ட முன்வடிவு, புதிய உரிமையாளர்களுக்கு அனுமதிகள் வழங்கவும், வரைவுத் திட்டங்கள் மற்றும் ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட திட்டங்களின் கீழ் வரும் வழித்தடங்களில் பேருந்துகளை இயக்கும் சிறு உரிமையாளர்கள் அனுமதிகளைப் புதுப்பித்தல், அனுமதி நிபந்தனைகளை மாற்றியமைத்தல் முதலியவற்றிற்கும் வகை செய்கிறது. 1989 மார்ச்சில், இச்சட்ட முன்வடிவிற்கு குடியரசுத் தலைவரின் இசைவு பெறப்பட்ட சமயத்தில் இந்த அரசு பதவிக்கு வந்தது. இந்தச் சட்ட முன்வடிவு

1996 ஆகஸ்டு 5]

நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கைக்கு எதிரானதால், இசைவு பெறப்பட்ட இந்த சட்ட முன்வடிவை வெளியிட வேண்டாம் என்று அப்போதிருந்த இந்த அரசு முடிவு செய்தது. எனவே, அவசரச் சட்டம் ஒன்றைப் பிறப்பிப்பதன் மூலம் இசைவு பெறப்பட்ட மேற்சொன்ன சட்ட முன்வடிவை அரசு ரத்து செய்தது. பின்னர், இந்த அவசரச் சட்டம், ரத்து செய்யப்பட்டு அதற்குப் பதிலாக 6/1991 ஆம் எண் தமிழ்நாட்டுச் சட்டம் கொண்டு வரப்பட்டது.

1991 ஜூன் திங்களில் அரசு மாறியது. அப்போது இயங்கி வந்த தனியார் பேருந்து உரிமையாளர்களை அப்போது நடைமுறையில் இருந்த வழித்தடங்களில் பேருந்துகளைத் தொடர்ந்து இயக்க அனுமதிப்பது, அப்போதிருந்த அரசின் கொள்கையாக இருந்தது. அப்போதைய அரசு எடுத்த கீழ்க்காணும் முடிவுகளுக்குச் செயல் வடிவம் கொடுப்பதற்காக, தமிழ்நாடு 1992-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதித்துறைகள்) சட்டம் இயற்றப்பட்டது.

1. ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் தற்போது பேருந்துகளை இயக்கி வரும் தனியார் உரிமையாளர்கள் மட்டும் அதே வழித் தடங்களில் அதே பயணத் தொலைவில் மட்டும் தொடர்ந்து பேருந்துகளை இயக்க அனுமதி அளிக்கப்படலாம்.

2. தனியார் உரிமையாளர்கள் மேற்கூறிய ஒப்புதல் அளிக்கப்பட்ட வழித்தடங்களில் மாறுதல் கோரினால், வரையறுக்கப்படும் சில நிபந்தனைகளின் பேரில் அனுமதிக்கலாம்.

3. எம்.ஜி.ஆர். தலைமையில் அப்போதிருந்த அனைத்து இந்திய அண்ணா திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு பின்பற்றிய கொள்கைப்படியும், தமிழ்நாடு 1987-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதித்துறைகள்) சட்ட முன்வடிவில் அடங்கியுள்ளபடியும், அதாவது, ஒரு பயண முனையிலிருந்து மற்றொரு பயணமுனை வரை இயக்கி வந்த தனியார் பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்கி அவற்றைப் பகுதி வழித்தடங்களில் இயக்க அனுமதி அளிக்கும் முறை பின்பற்றப்படலாம்.

4. ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட திட்ட வழித்தடங்களில் தனியார் உரிமையாளர்களுக்கும் புதிய அனுமதி அளிக்கத் தேவையில்லை.

5. மேற்சொன்ன சட்டத்திற்கான தமிழ்நாடு மோட்டார் வண்டிகள் விதிகள் (தனி விதித்துறைகள்) 1995 மே திங்களில் இயற்றப்பட்டன.

[1996 ஆகஸ்டு 5]

இந்த விதிகள், சிறிய தனியார் பயணிப் பேருந்து உரிமையாளர்கள் அவர்கள் வைத்துள்ள அனுமதிகளைப் புதுப்பிக்கவும், அனுமதிக்கான நிபந்தனைகளை மாற்றுவதற்கு விண்ணப்பிக்கவும் வகை செய்கிறது. மேலும், அனுமதி குறித்த நிபந்தனையின் மாற்றங்கள் ஓராண்டில் ஒரு முறைக்கு மேல் அனுமதிக்கக் கூடாது.

தமிழ்நாட்டில் பயணிப் பேருந்துப் பணியை நாட்டுடைமையாக்கும் கொள்கையைச் செயல்படுத்தும் நடவடிக்கையின் தொடர்ச்சியாக, ஏற்கெனவே பகுதித் திட்டங்கள் (Area Schemes) செயல்படுத்தப்பட்ட சென்னை, கன்னியாகுமரி, நீலகிரி ஆகிய மாவட்டங்கள் தவிர, எஞ்சியுள்ள இருபது மாவட்டங்களுக்கும் பகுதித் திட்டம் ஒப்புதலளிக்கப்பட்டு அது குறித்து 24-5-1995-ஆம் நாளிட்ட தமிழ்நாடு அரசிதழில் வெளியிடப்பட்டது. அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் மட்டுமே இந்த மாவட்டங்களின் புதிய வழித்தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்கலாம். பிற மாநிலங்களின் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள், தமிழ்நாடு 1992-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதித்துறைகள்) சட்டத்தின் கீழ் பாதுகாக்கப்பட்ட சிறிய பேருந்து உரிமையாளர்கள் தற்போது வைத்துள்ள அனுமதிகள், மாநிலங்களுக்கிடையிலான ஒப்பந்தத்தின் கீழ் அனுமதிகளைப் பெற்ற மாநிலங்களுக்கிடையிலான வழித்தடங்களில் பயணிப் பேருந்துகளை இயக்குகின்ற பேருந்து உரிமையாளரின் அனுமதிகள் ஆகியவற்றைப் பகுதித் திட்டத்திலிருந்து நீக்குவதின்றும் விலக்கு அளிக்கப்படுகிறது.

அனுமதி குறித்த நிபந்தனைகளை மாற்ற அனுமதிப்பது தொடர்பான தமிழ்நாடு 1995-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதித்துறைகள்) விதிகளைச் சேர்ந்த 4-ஆம் விதிக்கான விளக்கம் ஒன்றை முன்னாள் அரசு, 1996 ஜனவரித் திங்களில் வெளியிட்டது. இது, அனுமதி குறித்த நிபந்தனைகளில் கீழ்க்காணும் மாற்றங்களை அனுமதிக்கிறது :

(ஏ) அனைத்து வழித்தடத்தில், அல்லது, அதன் ஒரு பகுதியில் பயணத் தடவைகளின் எண்ணிக்கையை அதிகரித்தல்.

(பி) ஒரு முறை சென்று வருவதை அல்லது பயணத்தடவைகளைக் குறைத்தல்; அல்லது வழித்தடத்தில் ஒரு பகுதியில் ஒரு முறை சென்று வருவதைக் குறைத்தல்.

1996 ஆகஸ்டு 5]

- (சி) வழித்தடத்தை நீட்டித்தல்.
- (டி) வழித்தடத்தைக் குறைத்தல்.
- (இ) பேருந்துப் பயண முடிவிடங்களை அப்படியே வைத்து கொண்டு வழித்தடத்தை மாற்றுதல், கூடுதல் பேருந்து பயண முடிவிடத்தை ஏற்படுத்தக் கூடிய வகையில், வழித்தடத்தின் பாதையை மாற்றியமைத்தல்.
- (எஃப்) நகரப் பேருந்துகளை வெளியூர் பேருந்துகளாகவும், வெளியூர் பேருந்துகளை நகரப் பேருந்துகளாகவும் மாற்றுதல்.
- (ஜி) ஜீப் மற்றும் சிறிய பயணிப் பேருந்துப் பணிகளை முறையான பயணிப் பேருந்துப் பணிகளாக மாற்றுதல்.
- (எச்) பெருநகரப் பேருந்துப் பணியை வெளியூர் பேருந்துப் பணியாக மாற்றுதல்.
- (ஐ) விரைவுப் பேருந்துப் பணிகளை வெளியூர் பேருந்துப் பணியாகவும், வெளியூர் பேருந்துப் பணியை விரைவுப் பேருந்துப் பணியாகவும் மாற்றுதல்.

வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரமன்றங்கள் தனியார் பயணப் பேருந்து உரிமையாளர்களுக்கு அனுமதி குறித்த நிபந்தனைகளில் மேற்சொன்னவாறு மாற்றங்களை அனுமதிப்பதன் விளைவாக, பொதுமக்களின் நலன் வெகுவாக பாதிக்கப்பட்டது, அரசின் கவனத்திற்கு வந்தது. பொதுமக்களுக்கு ஏற்பட்ட இடையூறுகளைப் போக்குவதற்காக, அனுமதி குறித்த நிபந்தனைகளை மாற்றுவதற்கு முன்னால் இருந்த அதே நிலையை மீண்டும் கொண்டுவர, அரசு உடனடியாக நடவடிக்கை எடுத்துள்ளது. அதற்கிணங்க, முதல் நடவடிக்கையாக 24-1-1996 அன்று மேற்சொன்ன விதிகளின் 4-ஆம் விதியில் சேர்க்கப்பட்ட விளக்கம் 25-5-1996 அன்று விட்டு விடப்பட்டது. இரண்டாவதாக, தமிழ்நாடு 1996-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் (தனி விதிமுறைகள்) (அனுமதி நிபந்தனைகளின் வேறுபாடுகளை ரத்து செய்தல்) சட்டமுன் வடிவு 1-6-1996 அன்று தமிழ்நாடு சட்டமன்றப் பேரவையில் நிறைவேற்றப்பட்டது. இந்த சட்டமுன் வடிவு, 24-1-96-க்கும், 24-5-96-க்கும் இடையில் இது தொடர்பாக அளிக்கப்பட்ட அனுமதிகளின் நிபந்தனைகளிலுள்ள வேறுபாடுகள் அனைத்தையும்

[1996 ஆகஸ்டு 5]

ரத்து செய்ய வகைசெய்கிறது. மேற்சொன்ன சட்டமுன்வடிவிற்கு, இந்திய குடியரசுத்தலைவரின் இசைவு 3-7-1996 அன்று பெறப்பட்டு, தமிழ்நாடு 1996-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வாகனங்கள் (தனி விதிமுறைகள்) (அனுமதி நிபந்தனைகளின் வேறுபாடுகளை ரத்து செய்தல்) சட்டம், 4-7-1996 ஆம் நாளிட்ட, தமிழ்நாடு அரசிதழின் சிறப்பு வெளியீட்டில் வெளியிடப்பட்டது.

IV A. சென்னை மாநகரில் இயக்கப்படும் பயணிப் பேருந்துகளை சென்னை பெருநகரப் பகுதிகளுக்கும் விரிவாக்குதல்

தற்போது, அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகங்கள் ஏற்பளிக்கப்பட்ட தற்போதைய திட்டத்தின்படி சென்னை நகரிலும் நகரப் பேருந்துப் பணி நடைபெறுகின்ற பகுதிகளிலும் வழித்தட நீளம் 24 கிலோ மீட்டருக்கு மேற்படாமலும், சென்னை மாநகரில் ஒரு பயண முடிவிடத்தைக் கொண்டும், பயணிப் பேருந்துப் பணிகளை நடத்தி வருகின்றன. மக்கட்தொகை அதிகரித்ததின் காரணமாக, சென்னைப் பெருநகரப் பகுதிகளில், குடியிருப்புகளும், அதிகரித்துள்ளன. அப்பகுதிகளில் வாழும் மக்களின் போக்குவரத்துத் தேவையை நிறைவு செய்ய வேண்டியது அவசியமாகிறது. பயணிப் பேருந்துப் பணிகளை சென்னைப் பெருநகரப் பகுதி முழுவதற்கும் இயக்கும் வகையில், தற்போதுள்ள ஒப்புதலளிக்கப்பட்ட திட்டத்தைத் திருத்தியமைக்க அரசு தீர்மானித்துள்ளது.

V. வரிவிதிப்பு

(1) வரிவிதித்தல்

தமிழ்நாடு 1974-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் வரி விதிப்புச் சட்டம் மற்றும் அதன் கீழ் இயற்றப்பட்ட விதிகள் ஆகியவற்றின் படி மோட்டார் வண்டி வரி விதிக்கப்படுகிறது.

பேருந்தில் உள்ள இருக்கைகளின் எண்ணிக்கை அடிப்படையில் பயணிப் பேருந்துக்கான வரி விதிக்கப்படுகிறது. ஏற்றுவதற்கு அனுமதிக்கப்பட்ட எடை அளவின் அடிப்படையில் சரக்கு வண்டிகளுக்கு வரி விதிக்கப்படுகிறது. மோட்டார் கார்களுக்கும், போக்குவரத்துக்கு அல்லாத ஏனைய வண்டிகளுக்கும், சரக்கு ஏற்றப்படாதபோது உள்ள எடை அளவின் அடிப்படையிலும், மோட்டார் சைக்கிள் இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு அவற்றின்

1996 ஆகஸ்டு 5]

எந்திர வகைகள் பரிமாண (Cubic Capacity) அடிப்படையிலும் வரி விதிக்கப்படுகிறது. 1-4-1989 அன்றும், அதற்குப் பின்னரும் பதிவு செய்யப்பட்ட இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு ஆயுட்கால வரி கட்டாயமாக்கப்பட்டுள்ளது. இதன் காரணமாக இரண்டு சக்கர வண்டி உரிமையாளர்கள், ஒவ்வொரு ஆண்டும் வரி செலுத்துவதற்காக வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகத்திற்குச் செல்ல வேண்டியதில்லை.

50 சிசி வரையில் உள்ள இரண்டு சக்கர வண்டிகளுக்கு வரி விலக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

போக்குவரத்து மற்றும் போக்குவரத்துக்கு அல்லாத பல்வேறு வண்டிகளுக்கு தற்போது நடைமுறையிலுள்ள அனுமதிக்கப்பட்ட வரிகள் பற்றிய விவரங்கள் இணைப்பு III-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

(2) வரி வசூலித்தல்

வரி வசூலித்தல் போக்குவரத்துத் துறையின் முக்கியமான பணியாகும். வரி மற்றும் கட்டணத் தொகைகளை விரைவாகச் செலுத்தும் வகையில், ரொக்கத் தொகை கணக்கிடும் எந்திரங்கள் (Cash Trac Machines) முக்கியமான வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்களுக்கும் மற்றும் பகுதி அலுவலகங்களுக்கும் வழங்கப்பட்டுள்ளன. ஒவ்வொரு ஆண்டும், வரி செலுத்தும் காலங்களில், போக்குவரத்துக்கு அல்லாத வண்டிகளுக்குரிய வரியை எளிதாகச் செலுத்தும் பொருட்டு, சென்னை நகரிலுள்ள சில முக்கியமான இடங்களில் கூடுதலாக கவுண்டர்கள் (Counters) ஏற்படுத்தப்படுகின்றன. சென்னையிலுள்ள சில வங்கிகளுக்கு, போக்குவரத்துக்கல்லாத வண்டிகளுக்குரிய வரியைப் பெற்றுக் கொள்வதற்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டுள்ளது.

(3) வரி வருவாய்

மாநில அரசுக்குப் பெருவாரியான வருவாய் பெற்றுத் தரும் துறைகளில் இத்துறையும் ஒன்றாகும். இத்துறைப் பணியாளர்களின் இடைவிடாத முயற்சிகளின் பயனாகவும், வண்டிகளின் எண்ணிக்கையும் தொடர்ந்து அதிகரித்து வருவதாலும், இத்துறையின் வருவாய் சீராக அதிகரித்து வருகிறது. வரிகள் மூலம் கடந்த 6 ஆண்டுகளில் இத்துறை ஈட்டிய மொத்த வருவாய் பற்றிய விவரங்கள் வருமாறு:-

[1996 ஆகஸ்டு 5]

ஆண்டு

(ரூபாய் கோடியில்)

1990-91

231.66

1991-92

248.18

1992-93

289.00

1993-94

313.70

1994-95

330.00

1995-96

391.00

கட்டண வீதங்கள் பற்றிய விவரங்கள் இணைப்பு IV-ல் கொடுக்கப்பட்டுள்ளன.

VI. சாலைப் பாதுகாப்பு

இத்துறையின் மூலம் கவனிக்கப்பட்டு வரும் முக்கியமான பணிகளில் சாலைப் பாதுகாப்பும் ஒன்றாகும். போக்குவரத்துத் துறை, காவல் துறை ஆகிய இரு துறைகளின் மூலம் சாலைப் போக்குவரத்து விதிகளை முறைப்படுத்தியும், செயல்படுத்தியும் கட்டுப்படுத்துவதன் மூலம் நடவடிக்கை எடுக்கப்பட்ட போதிலும், சாலை விபத்துக்கள் அதிகரித்து வருகின்றன.

ஒட்டுநர் உரிமம் வழங்குவதற்கான நடைமுறைகளைக் கடுமையானவையாக்குதல், தானியங்கி கைகை விளக்குகள் பொருத்துதல், ஒரு வழிப் போக்குவரத்தை ஏற்படுத்துதல், நான்கு பிரிவுப்பாதைப் போக்குவரத்திற்கு வகை செய்தல், சாலைகளில் மேடான பிரிவுத் தடுப்புகளை ஏற்படுத்துதல் (up medians), குடிபோதையில் வண்டிகள் ஓட்டுவதைத் தடைசெய்தல், ஆபத்து மற்றும் அபாயகரமான பொருட்கள் ஏற்றிச் செல்லும் வண்டிகளின் ஓட்டுநர்களுக்கு சிறப்புப் பயிற்சி அளித்தல், சாலைப் பாதுகாப்புக் குழு, மாவட்ட சாலைப் பாதுகாப்புக்குழுக்கள் ஆகியவற்றை ஏற்படுத்துவதன் மூலம், மக்களிடம் விழிப்புணர்வை உருவாக்குதல், ஆகியவை உள்ளிட்ட பல நடவடிக்கைகளை அரசு எடுத்துள்ளது.

கடந்த சில ஆண்டுகளில் ஏற்பட்ட சாலை விபத்துக்கள், அதில் சம்பந்தப்பட்டவர்கள் ஆகிய விவரங்கள் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:-

1996 ஆகஸ்டு 5]

வகைகள்	1992		1993		1994		1995	
	விபத்து துக்கள்	நபர் கள்	விபத் துக்கள்	நபர் கள்	விபத் துக்கள்	நபர் கள்	விபத்து க்கள்	நபர் கள்
1. இறப்பில்								
முடிந்தவை	6386	7090	6528	7349	7027	7798	7974	8773
2. படுகாயம்	3425	5326	3562	5100	4199	6091	4440	6380
3. சிறுகாயம்	11758	26473	17957	27226	18950	28788	21661	31922
4. காயமற்றவை	6710	-	6878	-	6861	-	7610	-
மொத்தம்	28279	38889	34925	39675	37037	42678	41685	47075

சாலை விபத்தில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு இழப்பீடு வழங்குவதற்கு 1988-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தில் விதித்துறைகள் உள்ளன. கடந்த ஐந்தாண்டுகளில் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை 60 சதவீதம் அதிகரித்த போதிலும், இத்துறையும், காவல் துறையும் சட்டங்களையும் விதிகளையும் கண்டிப்பாகச் செயல்படுத்திய காரணத்தினால், சாலை விபத்துக்கள் 22 சதவீதம் மட்டுமே அதிகரித்துள்ளன.

சாலைப் போக்குவரத்தை முறைப்படுத்துவதற்காக, சாலைச் சந்திப்புகளில் தானியங்கி சைகை விளக்குகள் பொருத்தப்படுகின்றன. போக்குவரத்து மிகுந்த சாலைகளில் மையப்பிரிவுத் தடுப்புகள் (Central Medians) போக்குவரத்து சைகைப் பலகைகள் (Traffic sign Boards) ஆகியவை அமைக்கப்படுகின்றன. சாலை விபத்துகள் ஏற்பட வாய்ப்புள்ள இடங்களில் சிறப்பு எச்சரிக்கைப் பலகைகள் வைக்கப்படுகின்றன. அதிவேகத்தில் செல்லும் வண்டிகளைக் கண்டுபிடிக்க சென்னை நகரில் “ராடார் துப்பாக்கி” என்னும் கருவி வழங்கப்பட்டுள்ளது. ஓட்டுநர்கள் குடிபோதையில் உள்ளனரா என்பதைச் சோதனை செய்ய “மூச்சுப் பகுப்புக் கருவி” பயன்படுத்தப்படுகிறது. ஓட்டுநர்கள் போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடுகளை மீறி தவறிழைப்பதைக் குறைப்பதற்காக, முறைகேடு நிகழும் இடத்திலேயே அபராதம் விதிக்கும் முறை சென்னை நகரில் தொடர்ந்து

[1996 ஆகஸ்டு 5]

நடைமுறையில் இருந்து வருகிறது. போக்குவரத்து விதிமுறைகளைக் கடைபிடிக்கும் உணர்வுகள் தொண்டு நிறுவனங்களின் உதவியுடன் பொதுமக்களுக்கு உணர்த்தப்படுகின்றன.

அ. ஆபத்தான மற்றும் தீங்கு விளைவிக்கத்தக்க பொருட்களை ஏற்றிச் செல்லும் வண்டிகள்

ஆபத்து மிக்க அபாயகரமான பொருட்களை ஏற்றிச் செல்லும் வண்டிகள் விபத்துக்குள்ளாவதற்கு அதிக வாய்ப்புள்ளது. இந்த வண்டிகளால் ஏற்படும் விபத்துக்கள், படுநாசங்களை விளைவிக்கக் கூடியவை. இதிலுள்ள ஆபத்துக்களை உணர்ந்துதான் மத்திய அரசு ஓட்டுநர்களுக்குக் குறைந்தபட்ச கல்வித்தகுதியை நிர்ணயித்துள்ளது. இத்தகைய வண்டிகளின் ஓட்டுநர்கள் இச்சரக்குப் போக்குவரத்துத் தொடர்பாக, சிறப்புப் பயிற்சி பெற வேண்டும். அவர்கள், ஒவ்வொரு ஆண்டும் மறு பயிற்சியும் பெற வேண்டும். இத்தகைய வண்டிகளை ஓட்டுகின்ற தற்போதுள்ள பல ஓட்டுநர்கள் மிக விரைவில் இத்தகைய பயிற்சியைப் பெறவேண்டும். இந்நோக்கத்திற்காகவே, எண்ணெய் நிறுவனங்கள் பயிற்சி வகுப்புகளை நடத்துகின்றன. சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனம் மற்றும் சென்னையிலுள்ள இந்திய இழப்புத் தடுப்புச் சங்கம் மற்றும் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களும் இத்தகைய பயிற்சி வகுப்புகள் நடத்த அனுமதிக்கப்படுகின்றன.

ஆ. சாலைப் பாதுகாப்புக் குழு

1988-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 215-ஆம் பிரிவின்கீழ், போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்களைத் தலைவராகவும், பல்வேறு துறைகளைச் சார்ந்தவர்களை உறுப்பினர்களாகவும் கொண்டு, சாலைப் பாதுகாப்புக் குழு ஒன்று அமைக்கப்பட்டுள்ளது.

மாநில அளவிலான இத்தகைய பாதுகாப்புக் குழுவுடன், ஒவ்வொரு மாவட்ட அளவிலும், மாவட்ட ஆட்சியரைத் தலைவராகக் கொண்டு மாவட்ட சாலைப் போக்குவரத்துக் குழுக்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. இக்குழுக்கள், மாவட்டங்களில், சாலைப் பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் சம்பந்தமான உள்ளூர் பிரச்சனைகளுக்காக ஆலோசனை மையங்களாகவும் செயல்படுகின்றன. இக்குழுக்கள், குறைந்தது மூன்று மாதங்களுக்கு ஒரு முறை கூடும்.

1996 ஆகஸ்டு 5]

இ. போக்குவரத்துப் பொறியியல் பிரிவு

தமிழ்நாடு மாநிலம் முழுவதும் உள்ள நகர்ப்புற சாலைக் கூட்டமைப்பு ஏற்பாட்டுக்கு ஏற்ப மற்றும் ஊரகப்பகுதிகளை ஒன்றுடன் ஒன்று இணைப்பதற்கான சாலை ஒருங்கிணைப்பு முறைக்காகவும், அதிக எண்ணிக்கையில் போக்குவரத்து நெரிசலைக் கட்டுப்படுத்தி, பாதுகாப்பான போக்குவரத்துக்கு வகை செய்வதற்காக, பொருத்தமான, ஏற்ற போக்குவரத்து மேம்பாட்டுப் பணிகளை வடிவமைத்தல் மற்றும் தகுந்த ஆலோசனை கூறுதல் ஆகிய முக்கியமான பணியில் போக்குவரத்துப் பொறியியல் மற்றும் நிர்வாக வட்டப் பிரிவுகள் முழுமையாக ஈடுபட்டு வருகிறது. இப்பிரிவில் இரண்டு போக்குவரத்துப் பொறியியல் கோட்டங்கள் உள்ளன. இதில், ஒன்று சென்னையிலும், மற்றொன்று திருச்சிராப்பள்ளியிலும் உள்ளன. போக்குவரத்து மேம்பாடு மற்றும் போக்குவரத்துப் பாதுகாப்பு குறித்த செயற்குறிப்புகளை வகுத்து, மாநிலத்திலுள்ள முறையான அனைத்து நெடுஞ்சாலைக் கோட்டங்கள், தேசிய நெடுஞ்சாலைக் கோட்டம், தமிழ்நாடு நகர்ப்புற வளர்ச்சிக் கோட்டங்கள் ஆகியவற்றுக்கு அளிப்பது, போக்குவரத்து அமலாக்கம் மற்றும் கட்டுப்பாட்டுக்குப் பொறுப்பு வகிக்கும் காவல்துறை அலுவலர்களுக்கு, தொழில் நுட்ப ஆலோசனைகள் வழங்குவது ஆகிய பொறுப்புகள் இவ்வட்டத்திற்கு உள்ளன.

உ. சென்னை நகரில் போக்குவரத்து மேம்பாடு

நெரிசல் நேரங்களிலும், சாதாரண நேரங்களிலும், தேசிய நெடுஞ்சாலைகள் அல்லாத மாநில நெடுஞ்சாலைகள், மாவட்டப் பெரிய சாலைகள், ஏனைய மாவட்டச் சாலைகள் ஆகியவற்றில் செல்லும் போக்குவரத்து வண்டிகளின் கணக்கெடுப்பு மூன்றாண்டுகளுக்கொரு முறையும், தேசிய நெடுஞ்சாலைகளின் போக்குவரத்துக் கணக்கெடுப்பு ஆண்டிற்கொரு முறையும் நடத்தி, புள்ளி விவரங்கள் தொகுக்கப்படுகின்றன. மேலும், போக்குவரத்து அளவு, வளர்ச்சிப் போக்கு ஆகியவற்றையொட்டி அண்மைக்கால போக்குவரத்து வளர்ச்சியில் தகுந்த மேம்பாட்டைக் கொண்டு வரும் வகையில், சென்னை மாநகரிலுள்ள நெருக்கடி மிகுந்த தெரிவு செய்யப்பட்ட மூன்று பெருவழிச்சாலைகளில் செல்லக்கூடிய, போக்குவரத்து வாகனங்கள் எண்ணிக்கை பற்றிய கணக்கெடுப்பு ஆண்டிற்கு இரு முறை எடுக்கப்படுகிறது. சாலைகளில் போக்குவரத்து நெரிசல் அதிகமாக உள்ள பகுதிகளைக் கண்டறிவதற்கும், உரிய

[1996 ஆகஸ்டு 5]

காலத்தில் போதுமான மேம்பாடுகள் எங்கு மேற்கொள்ள வேண்டும் என்பதனை அறியவும், இத்தகைய புள்ளி விவரங்கள் உதவும். சாலை விபத்துகள் அதிகம் நடைபெற வாய்ப்புள்ளவை எனக் கண்டறியப்பட்ட இடங்களில், அந்த விபத்துக்களுக்கான காரணங்கள் பற்றியும் மேற்கொள்ளப்பட வேண்டிய பல்வேறு போக்குவரத்துக் கட்டுப்பாடு மற்றும் நிர்வாக நடவடிக்கைகள் பற்றியும், ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. நெரிசல் மிகுந்த மாநகர்கள், நகரங்கள் முதலியவற்றுக்கு மாற்று வழிக்கு வகை செய்தல் போன்ற நெடுஞ்சாலை மேம்பாட்டுத் தேவைகளை மதிப்பீடு செய்வதற்காக, பல்வேறு போக்குவரத்துப் பொறியியல் ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்படுகின்றன. நெரிசல் மிகுந்த நகரங்களிலுள்ள சுறுசுறுப்பான சாலைகளின் போக்குவரத்து நெரிசலை குறைப்பதற்காக இவ்வட்டம், போக்குவரத்தைப் பிரித்து விடுதல், தானியங்கி சைக்கை விளக்குகள் பொருத்துதல், ஒரு வழிப்பாதை ஏற்பாடுகள் போன்ற பல்வேறு போக்குவரத்து முறைப்படுத்தல் நடைமுறைகளை வகுத்து காவல்துறையின் போக்குவரத்துப் பிரிவின் மூலமாகவும், தனியார் ஆதரவாளர்களின் ஒத்துழைப்புடனும் செயல்படுத்தியுள்ளது.

VII. போக்குவரத்து நிர்வாகத்தில் காவல்துறையின் பங்கு

தமிழ்நாட்டில், மோட்டார் வண்டிகளுக்கு அனுமதிகள், உரிமங்கள் ஆகியவை வழங்குவது தொடர்பான அதிகாரங்கள், போக்குவரத்துத் துறையிடம் ஒப்படைக்கப் பட்டுள்ளன. அதே நேரத்தில் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தையும் விதிகளையும் அமுலாக்குவதான முக்கிய பொறுப்பை காவல்துறை வகிக்கிறது. இச்சட்டங்களைச் செம்மையாக அமுலாக்குவதற்காக, மாநிலத்திலுள்ள முக்கியமான மாநகர்கள்/நகரங்கள் மற்றும் அநேகமாக அனைத்து மாவட்ட தலைமையிடங்கள் ஆகியவற்றில் தனியான போக்குவரத்துக் காவல் பிரிவு செயல்பட்டு வருகிறது. காவல் துறை சார் ஆய்வாளர், மற்றும் அதற்கு மேற்பட்ட பதவித்தரத்திலுள்ள காவல்துறை அதிகாரிகளுக்கு, இச்சட்டங்கள்/விதிகளின் கீழ் வழக்குகள் பதிவு செய்ய அதிகாரமளிக்கப்பட்டுள்ளது. போக்குவரத்து நிர்வாகத்தில் போக்குவரத்துக் காவல் துறைப்பிரிவின் செயற்பாடுகள் மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் பல்வேறு விதித்துறைகளைச் செம்மையாக அமுலாக்குவதற்கு உதவுகின்றன. சுற்றுக் காவல்புரிதல்/முக்கியமான போக்குவரத்து முனைகளில் காவலர்களை நிறுத்துதல், பொது மக்களுக்கு போக்குவரத்து விதிமுறைகளைக் கற்பித்தல் மற்றும் சாலை விதிகளை மீறுகின்றவர்கள் மீது வழக்குத் தொடர்தல் ஆகியன அவர்களின் பணிகளாகும். பள்ளிகள்/கல்லூரிகள்

1996 ஆகஸ்டு 5]

முதலிய நெரிசல் மிக்கதாக உள்ள இடங்களிலும், சாலை விபத்துக்கள் ஏற்படக்கூடிய பகுதிகளிலும், போக்குவரத்துக் காவல்துறையினரின் சேவைகள் முழுமையாகப் பயன்படுத்திக் கொள்ளப்படுகின்றன. காவல் துறையினர், போக்குவரத்து விதிகளை மீறுதல், உரிமம் இல்லாத வாகனம் ஓட்டுதல் “க” குறியீடு அட்டை இல்லாமல் வாகனம் ஓட்டிப் பழகுதல், வரி செலுத்தியதற்கான வட்டக்குறியீடு அட்டை இல்லாதிருத்தல், அதிவேகமாக வண்டியை ஓட்டுதல், வண்டியில் அளவுக்கதிகமான ஆட்கள் மற்றும் சுமைகளை ஏற்றிச் செல்லுதல், காவல்துறையின் எச்சரிக்கைகளை மீறிச் செல்லுதல், தவறான பக்கத்தில் பிறிதொரு வண்டியை முந்திக் கொண்டு ஓட்டுதல், காப்பீடு இல்லாமல் வண்டிகளை ஓட்டுதல், பேருந்துகளின் படிகளில் நின்று பயணம் செய்தல், கண்மூடித்தனமாகவும், கவனக்குறைவாகவும் வண்டிகளை ஓட்டுதல், குடிபோதையில் வண்டி ஓட்டுதல், காற்றழுத்த ஒலிப்பாணை பயன்படுத்துதல், வண்டிகள் அதிக அளவில் புகையைக் கக்குதல், கண்ணைக் கூச வைக்கும் முகப்பு விளக்குகளை அல்லது போதிய வெளிச்சமற்ற முகப்பு விளக்குகளைப் பயன்படுத்தல் ஆகிய போக்குவரத்து விதி மீறல் குற்றங்களுக்காக போக்குவரத்துக் காவல் துறையினர் வழக்குப் பதிவு செய்து நடவடிக்கை எடுக்கின்றனர். சென்னை மாநகரில் தலத்திலேயே அபராதம் விதிக்கும் முறை 1992, ஆகஸ்டில் மீண்டும் கொண்டு வரப்பட்டது. போக்குவரத்து விதிகளை மீறுபவர்களிடமிருந்து, ரூ. 50 முதல் 500 வரையில் அபராதத் தொகை வசூலிக்கப்படுகிறது.

VIII. முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து விபத்துக்குள்ளானோருக்கு நிவாரணம் அளித்தல்

முதலமைச்சரின் விபத்து நிவாரண நிதியிலிருந்து சாலை விபத்துக்குள்ளானவர்கள் அல்லது அவர்களின் உறவினர்களுக்கு சீழ்க்காணும் வீதங்களில் நிதியுதவி அளிக்கப்படுகிறது.

	(ரூபாய்)
1. இறப்பு	3,000
2. நிரந்தர செயலிழப்பு	1,500
3. ஒரு கண் அல்லது ஒரு உறுப்பு இழப்பு	800
4. ஏனைய இனங்கள்	100

இது கருணாத் தொகையாகும். இதற்கு நிபந்தனைகள் ஏதுமில்லை. எல்லா மனுதாரர்களும் அவர்களின் நிதித்தகுதியைக்

[1996 ஆகஸ்டு 5]

கருத்திற்கொள்ளாமல், இந்நிவாரணத் தொகையைப் பெற உரிமையுடையவராவார். இதற்கென, மோட்டார் வண்டிகள் வரி வசூல் தொகையிலிருந்து ஆண்டொன்றுக்கு ரூ.1.5 கோடி நிதி ஒதுக்கீடு செய்யப்படுகிறது. அதிக அளவில் இறப்புகள் நேரிடும் கொடிய விபத்தில் பலியானவர்களின் குடும்பங்களுக்கு முதலமைச்சரின் பொது நிவாரண நிதியிலிருந்து உயரளவு இழப்பீட்டுத் தொகை வழங்கப்படுகிறது.

VIII. A. மோட்டார் வண்டிகள் விபத்தில் பாதிக்கப்பட்டவர்களுக்கு நிவாரணம்:

சென்னை மாநகரிலும், மாவட்டங்களிலும், மோட்டார் விபத்து உரிமைக் கோரிக்கைகள் தீர்ப்பாயங்களை, அரசு அமைத்துள்ளது. உரிமைக் கோரிக்கை வழக்குகளை பரிசீலிக்க தலைமைக்குற்றவியல் நீதிபதிகள் மோட்டார் விபத்து உரிமைத் தீர்ப்பாயங்களாக நியமிக்கப்பட்டுள்ளனர். மோட்டார் விபத்து உரிமைக் கோரிக்கை தீர்ப்பாயங்களில் பதிவான வழக்குகளும், அளிக்கப்பட்ட இழப்பீட்டுத் தொகை பற்றிய விவரங்களும், பின்வருமாறு:

	<u>1993</u>	<u>1994</u>	<u>1995</u>
1. தமிழ்நாட்டில் மோட்டார் விபத்து உரிமைக் கோரிக்கை தீர்ப்பாயங்களில் பதிவான வழக்குகளின் எண்ணிக்கை	30,896	31,957	34,755
2. அவர்களுக்கு அளிக்கப்பட்ட தொகை	ரூ. 79,77,83,013.85	ரூ. 76,30,16,371.96	ரூ. 81,03,00,757.55
3. மோட்டார் விபத்து உரிமை கோரிக்கை தொடர்பாக சட்ட உதவிக்காக, நீதிமன்றங்களில் தீர்ப்பு அளிக்கப்படாமல் உள்ள வழக்குகளின் எண்ணிக்கை	3,086	2,941	2,716
4. நீதிமன்றங்களின் தீர்ப்பு அளிக்கப் பட்ட வழக்குகளின் எண்ணிக்கை	547	657	539
5. மோட்டார் விபத்து உரிமைக் கோரிக்கை தொடர்பான சட்ட உதவி வழக்குகளில் அளிக்கப்பட்ட தொகை	ரூ. 1,27,08,523.00	ரூ. 1,48,63,798.70	ரூ. 1,49,58,781.00

1996 ஆகஸ்டு 5]

IX. மாகக்கட்டுப்பாடு:

உந்துார்திகளின் காரணமாக ஏற்படும் தூய்மைக்கேடு பிரச்சினை மிகக் கடுமையான ஒன்றாகும். வண்டிகளின் எண்ணிக்கை அதிகரிப்பதற்கேற்ப, இத்தூய்மைக்கேடும் அதிகரிக்கிறது. 1989-ஆம் ஆண்டு மத்திய மோட்டார் வண்டிகள் விதிகளில் 115-ஆம் விதியின் படி, 01-03-1990-ஆம் நாளன்றுக்கு முன்னர் தயாரிக்கப்பட்ட 70 சிசி எஞ்சின் திறனுக்கு மேற்படாத, மோட்டார் சைக்கிள்கள் தவிர, ஏனைய மோட்டார் வண்டிகள் ஒவ்வொன்றும், அந்த விதிகளில் வரையறுக்கப்பட்டுள்ள தரத்தில் பராமரிக்கப்பட வேண்டும். மற்றும், இத்தகைய விதிகளில் வரையறுக்கப்பட்டுள்ள தரத்திற்கிணங்க அவற்றை ஓட்டுதல் வேண்டும். இவற்றைச் செயல்படுத்துவதற்காக, டீசலில் ஓடும் வண்டிகளுக்குப் புகைமானிகளும் (ஸ்மோக் மீட்டர்) பெட்ரோலில் இயங்கும் வண்டிகளுக்கான வாயு பகுப்பாய்வுக் கருவியும் (Gas Analysers) தேவைப்படுகிறது. இதற்காக, 28 புகைமானிகளும், வாயு பகுப்பாய்வுக் கருவிகளும் சுமார் ஒரு கோடி ரூபாய் செலவில் வாங்கப்பட்டுள்ளது. மாகக் கட்டுப்பாட்டிற்காக, பதினைந்து மோட்டார் வாகன ஆய்வாளர் பதவிகளுக்கு அனுமதி வழங்கப்பட்டது.

X. கணினி மயமாக்கலும், நவீன மயமாக்குதலும்:

பொதுமக்களுக்குச் சேவை செய்யும் வகையில், பணியாளர்களின் திறமையை மேம்படுத்துவதற்காக நவீன மயமாக்கலின் ஒரு பகுதியாக இத்துறை கணினியை அறிமுகப்படுத்தியது. சென்னை மாநகரின் ஐந்து வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி அலுவலகங்கள், மதுரையிலுள்ள இரண்டு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி அலுவலகங்கள் (மதுரை தெற்கு, மதுரை வடக்கு), கோயம்புத்தூரில் இரண்டு வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி அலுவலகங்கள் (கோயம்புத்தூர் தெற்கு, கோயம்புத்தூர் வடக்கு) ஆகியவற்றுக்கு கணினிகள் வழங்கப்பட்டுள்ளன. சென்னை, போக்குவரத்து ஆணையாளர் அலுவலகத்திலும், சேலம், திருச்சிராப்பள்ளி, வேலூர் ஆகிய இடங்களில் உள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகாரி அலுவலகங்களிலும் விரைவில் கணினிகள் நிறுவக் கருதப்பட்டுள்ளது. கணினிகள் நிறுவப்பட்டுள்ள அலுவலகங்களில் பதிவுச் சான்றிதழ்கள், ஓட்டுநர் மற்றும் நடத்துநர் உரிமங்கள் ஆகியவை, மனுச் செய்த இரண்டு நாட்களிலேயே தற்போது வழங்கப்படுகின்றன. வரிவிதிப்பு, தேதி அடிப்படையிலான விரிவான அனுமதிகள் வழங்குதல் ஆகியவற்றுக்கும் கணினிகளைப் பயன்படுத்தக் கருதப்பட்டுள்ளது.

[1996 ஆகஸ்டு 5]

சுமார் 32 இலட்சம் ஒட்டுநர் உரிமங்கள், 24 இலட்சம் வண்டிகள் ஆகியவை தொடர்பான புள்ளி விவரங்களைக் கொண்டுள்ள மாநில அளவிலான பதிவேடு தொடர்பான பணிகளை மேற்கொள்ள போக்குவரத்து ஆணையாளர் அலுவலகத்தில் கணினி ஏற்பாடு ஒன்று நிறுவப்படும்.

லாமினேட் செய்யப்பட்ட ஒட்டுநர் உரிமத்தை அறிமுகப்படுத்துவது குறித்து, அரசு பரிசீலித்து வருகிறது

பின்வரும் திட்டங்கள், 1996-97-ஆம் ஆண்டில், பகுதி II திட்டத்தின் கீழ் அனுமதிக்கப்பட்டுள்ளன:-

தொடர் எண் (1)	பொருள் (2)	தொடரினம் (ரூபாய் இலட்சத்தில்) (3)	தொடரவினம் (4)
1.	போக்குவரத்துத்துறை ஆணையர் அலுவலகத்திற்கும் தூய்மைக் கேட்டைக் கண்காணிப்பதற்கும் வண்டிகள் வழங்குதல்.	5.32	25.23
2.	கணிப்பொறியை இயக்குவதற்கான கூடுதல் பணியாளர்களுக்கு அனுமதி வழங்குதல்.	6.91	0.60
3.	பெரம்பலூரிலுள்ள பகுதி அலுவலகத்தை வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகமாக நிலை உயர்த்துதல்.	7.67	3.90
4.	கன்னியாகுமரி மாவட்டம் மார்த்தாண்டத்தில் பகுதி அலுவலகம் ஏற்படுத்துதல்.	4.37	0.43
5.	கள்ளிக்கோட்டை சாலையில் கூடலூரில் புதிய சோதனைச் சாவடியை ஏற்படுத்துதல்.	6.27	0.11
6.	செங்குன்றத்தில், பகுதி அலுவலகத்திற்குக் கூடுதல் பணியாளர்களுக்கு அனுமதி வழங்குதல்.	3.74	0.35
7.	10 முக்கிய பகுதி அலுவலகங்களுக்கு பண வசூல் கணக்கிட்டு எந்திரங்கள் வழங்குதல்.	-	6.00

1996 ஆகஸ்டு 5]

தொடர் எண்	பொருள்	தொடரினம் (ரூபாய் இலட்சத்தில்)	தொடராவின்ம்
(1)	(2)	(3)	(4)
8.	மீனம்பாக்கம், கோவை(வடக்கு), மதுரை பழங்காந்தம் ஆகிய இடங்களிலுள்ள வட்டாரப் போக்குவரத்து அலுவலகங்கள் மூன்றிற்கு தொலைபேசிகள் வழங்குதல்.	0.18	0.32
9.	போக்குவரத்து ஆணையர் அலுவலகத்திலும், சென்னை, மாநிலப் போக்குவரத்து மேல்முறையீட்டு நடுவர் மன்ற அலுவலகத்திலும் 11 கண்காணிப்பாளர் பதவிகளை, மாநிலப் போக்குவரத்து அதிகாரியின் நேர்முக உதவியாளராக நிலை உயர்த்துதல்.	2.26	-
10.	போக்குவரத்து ஆணையர் அலுவலகத்திற்கும், 6 மண்டலப் போக்குவரத்து துணை ஆணையர் அலுவலகங்களுக்கும் ஃபேக்சு எந்திரம் வழங்குதல்.	0.63	1.54
11.	சென்னை போக்குவரத்து ஆணையர் அலுவலகத்திற்கு போட்டோ காப்பியர் இயந்திரம் ஒன்று வாங்குதல்.	0.06	1.27
மொத்தம்		37.41	39.75

XI. முடிவுரை:

மாறிவரும் சூழ்நிலையில் வண்டிகளின் எண்ணிக்கை மிக அதிக அளவில் பெருகி வருவது, வடிவமைப்பில் மாற்றங்கள், தொழில் நுட்ப ரீதியிலான மாற்றங்கள், மிக அதிக அளவில் பெருகிவரும் இரண்டு சக்கர வண்டிகள் ஆகியவைகளினால் ஏற்பட்டுள்ள கூடுதல் பொறுப்புகளை போக்குவரத்து துறை நன்கு உணர்ந்துள்ளது. இதனை சமாளிப்பதற்கு, துறையின் நிர்வாக இயந்திரம் முடுக்கிவிடப்பட்டுள்ளது